

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 94/63/EF**av 20. desember 1994****om begrensning av utslipp av flyktige organiske forbindelser (VOC)
som stammer fra lagring av bensin og distribusjon av bensin fra
terminaler til bensinstasjoner(*)****EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN
EUROPEISKE UNION HAR,**

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fællesskap, særlig artikkel 100 A,

under henvisning til forslag fra Kommissjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 189 B⁽³⁾, og

ut fra følgende betraktninger:

En rekke av De europeiske fællesskaps handlingsprogrammer for miljøvern⁽⁴⁾ har understreket betydningen av å hindre og redusere luftforurensning.

Utslipp av flyktige organiske forbindelser (VOC) fra bensin og løsemidler i Fællesskapet vil utgjøre omkring 10 millioner tonn per år dersom det ikke treffes begrensningstiltak. Utslipp av VOC bidrar til dannelsen av fotokjemiske oksidanter som ozon, som i høye konsentrasjoner kan skade menneskers helse og være skadelig for vegetasjonen og for materialer. Noen av utslippene av VOC fra bensin er klassifisert som giftige, kreftframkallende eller teratogene.

I tilknytning til Konvensjonen av 1979 om langtransportert grenseoverskridende luftforurensning undertegnet Fællesskapet 2. april 1992 protokollen om begrensning av utslipp av flyktige organiske forbindelser (VOC) eller deres strømning over landegrensene, som fastsetter en betydelig reduksjon av utslippene av VOC.

(*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT nr. L 365 av 31.12.1994, s. 24, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 50/96 av 27. september 1996 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se denne utgaven av EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende.

(1) EFT nr. C 227 av 3.9.1992, s. 3 og EFT nr. C 270 av 6.10.1993, s. 12.

(2) EFT nr. C 73 av 15.3.1993, s. 6.

(3) Europaparlamentsuttalelse av 24. juni 1994 (EFT nr. C 194 av 19.7.1993, s. 325), Rådets felles holdning av 4. oktober 1993 (ennå ikke offentliggjort i EFT) og europaparlamentsbeslutning av 9. mars 1994 (EFT nr. C 91 av 28.3.1994, s. 82). Bekreftet 2. desember 1994 (EFT nr. C 342 av 20.12.1993, s. 15). Forlikskomiteens felles utkast av 8. november 1994.

(4) EFT nr. C 112 av 20.12.1973, s. 1, EFT nr. C 139 av 13.6.1977, s. 1, EFT nr. C 46 av 17.2.1983, s. 1 og EFT nr. C 328 av 7.12.1987, s. 1.

Et viktig steg i arbeidet med å redusere VOC-utslipp generelt i Fællesskapet ble tatt med rådsdirektiv 91/441/EØF av 26. juni 1991 om endring av direktiv 70/220/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner⁽⁵⁾, som fastsetter en reduksjon på 80 til 90 % i løpet av 10-15 år av VOC-utslipp fra eksosgasser og fordampingsutslipp fra motorvogner, som utgjør omkring 40 % av menneskeskapte utslipp av VOC til atmosfæren. Ved vedtakelsen av nevnte direktiv ble Kommissjonen anmodet om å framlegge forslag til et direktiv om fastsettelse av tiltak for reduksjon av fordampingsstapet i alle ledd av lagrings- og distribusjonsprosessen for drivstoff.

VOC-utslipp som stammer fra lagrings- og distribusjonssystemer for bensin, utgjør omkring 500 000 tonn per år eller omkring 5 % av de samlede menneskeskapte utslipp av VOC i Fællesskapet. Slike utslipp utgjør en betydelig del av luftforurensningen, særlig i byområder.

Eksisterende teknologi kan sørge for en betydelig reduksjon av fordampingsstapet i distribusjonssystemet for bensin, særlig ved gjenvinning av fortrent damp.

Med henblikk på internasjonal standardisering og på sikkerheten ved lasting av fartøyer bør det i regi av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon utarbeides standarder for kontroll- og gjenvinningssystemer for damp som skal gjelde for både lasteanlegg og fartøyer. Fællesskapet må derfor bestrebe seg på å sikre at de nødvendige bestemmelser inntas i MARPOL-konvensjonen i forbindelse med den nåværende revisjonen av MARPOL, som skal avsluttes i 1996. Dersom MARPOL-konvensjonen ikke revideres i denne retning, bør Fællesskapet etter drøfting med sine viktigste handelspartnere foreslå hensiktsmessige tiltak som skal gjelde fartøyer og havneanlegg som betjener fartøyene.

Det er nødvendig med ytterligere tiltak for å redusere fordampingsutslipp ved lasting på bensinstasjoner, som nå utgjør omkring 200 000 tonn i året, slik at alle fordampingsutslipp som stammer fra distribusjon av bensin kan begrenses.

For å unngå konkurransevridning og for å sikre det indre markeds virkemåte er det nødvendig å harmonisere visse tiltak som gjelder distribusjon av bensin, basert på et høyt miljøvernnivå.

(5) EFT nr. L 242 av 30.8.1991, s. 1.

Det bør likevel foretas en avveining mellom fordelene og ulempene ved å iverksette tiltak og å la være. Med bakgrunn i dette bør det fastsettes mulighet for unntak og i enkelte tilfeller for fritak. Visse medlemsstater bør dessuten gis mulighet for tilpasning over lengre tid for å ta hensyn til viktige miljøtiltak av forskjellig art som de allerede kan ha truffet på dette området, eller til særlige byrder som tiltakene fastsatt i dette direktiv medfører på grunn av deres nettstruktur.

Fellesskapstiltak må ta hensyn til miljøforholdene i Fellesskapets ulike regioner. I denne forbindelse må medlemsstatene kunne opprettholde eller pålegge strengere tiltak som gjelder for-dampingstap fra faste anlegg på hele deres territorium eller i geografiske områder der det er fastslått at slike tiltak er nødvendige for å beskytte menneskers helse eller miljøet på grunn av spesielle forhold.

Bestemmelsene i nr. 1 i artikkel 3, 4 og 6 i dette direktiv får anvendelse med forbehold for rådsdirektiv 83/189/EØF av 28. mars 1983 om en informasjonsprosedyre for standarder og tekniske forskrifter.

Det er nødvendig å innføre harmoniserte spesifikasjoner for utstyr for bunnfylling av tankbiler for å sikre muligheten for frihandel med bensin og utstyr i Fellesskapet og for å sikre et høyt sikkerhetsnivå. Slike spesifikasjoner bør standardiseres, og det bør gis mulighet for å tilpasse dem til den tekniske utvikling.

Det bør nedsettes en komité med ansvar for å bistå Kommissjonen ved tilpasningen til den tekniske utvikling av vedleggene til dette direktiv -

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1 Virkeområde

Dette direktiv får anvendelse på framgangsmåter, anlegg, kjøretøyer og fartøyer som brukes til lagring, lasting og transport av bensin fra en terminal til en annen eller fra en terminal til en bensinstasjon.

Artikkel 2 Definisjoner

I dette direktiv menes med

- a) «bensin»: alle petroleumsderivater med eller uten tilsetninger som har et damptrykk etter Reid-metoden på 27,6 kilopascal eller mer og er beregnet på bruk som drivstoff for motorvogner, unntatt flytende petroleumsgass (LPG),
- b) «damp»: alle gassformige forbindelser som fordampes fra bensin,
- c) «lagringsanlegg»: alle faste tanker som brukes til lagring av bensin på en terminal,
- d) «terminal»: alle anlegg som brukes til lagring og lasting av bensin på tankbiler, tankvogner eller fartøyer, herunder alle lagringsanlegg på anlegget,
- e) «mobil tank»: alle tanker som transporteres på vei, jernbane eller vannvei og brukes til transport av bensin fra en terminal til en annen eller fra en terminal til en bensinstasjon,
- f) «bensinstasjon»: alle anlegg der bensin fylles på motorvogners drivstofftanker fra faste lagringstanker,
- g) «eksisterende» lagringsanlegg for bensin, lasteanlegg, bensinstasjoner og mobile tanker: anlegg, bensinstasjoner og mobile tanker som var i drift før datoen nevnt i artikkel 10, eller som det var gitt individuell bygge- eller driftstillatelse for etter krav i nasjonal lovgivning før datoen nevnt i artikkel 10,
- h) «nye» lagringsanlegg for bensin, lasteanlegg, bensinstasjoner og mobile tanker: anlegg, bensinstasjoner og mobile tanker som ikke omfattes av bokstav g),
- i) «gjennomstrømningsmengde»: den største samlede årlige mengde bensin som i de tre foregående år er overført fra et lagringsanlegg på en terminal eller en bensinstasjon til mobile tanker,
- j) «dampgjenvinningsanlegg»: anlegg for gjenvinning av bensin fra damp, herunder mulige buffertanker på en terminal,
- k) «fartøy»: et fartøy på innlands vannvei, som definert i kapittel 1 i rådsdirektiv 82/714/EØF av 4. oktober 1982 om fastsettelse av tekniske krav til fartøyer på innlands vannveier⁽¹⁾,
- l) «referanseverdi»: den veiledende verdi som er gitt med henblikk på en generell vurdering av om de tekniske tiltak i vedleggene er tilstrekkelige, og som uten å være en grenseverdi tjener til å bestemme ytelsene til de enkelte anlegg, terminaler og bensinstasjoner,
- m) «mellomlagring av damp»: mellomlagring av damp i en tank med fast tak ved en terminal for senere overføring til en annen terminal med tanke på gjenvinning. Overføring av damp fra et lagringsanlegg til et annet på samme terminal skal ikke anses som mellomlagring av damp i henhold til dette direktiv,
- n) «lasteanlegg»: alle anlegg på en terminal der det kan lastes bensin på mobile tanker. Lasteanlegg for tankbiler omfatter én eller flere lasteinnetninger,

(¹) EFT nr. L 301 av 28.10.1982, s. 1.

- o) «lasteinretning»: alle innretninger på en terminal der det kan lastes bensin på én tankbil av gangen.

Artikkel 3

Lagringsanlegg på terminaler

1. Lagringsanlegg skal konstrueres og drives i samsvar med de tekniske bestemmelsene i vedlegg I.

Disse bestemmelsene har som formål å redusere det samlede årlige tap av bensin i forbindelse med lasting og lagring ved hvert enkelt lagringsanlegg på terminaler til under referanseverdien på 0,01 vektprosent av gjennomstrømningsmengden.

Medlemsstatene kan opprettholde eller pålegge strengere tiltak på hele sitt territorium eller i geografiske områder der det er fastslått at slike tiltak er nødvendige for å beskytte menneskers helse eller miljøet på grunn av spesielle forhold.

Medlemsstatene kan iverksette andre tekniske tiltak for reduksjon av bensintap enn dem fastsatt i vedlegg I dersom det godtgjøres at slike alternative tiltak har minst samme virkning.

Medlemsstatene skal underrette de øvrige medlemsstatene og Kommisjonen om gjeldende tiltak eller særlige tiltak nevnt i dette nr. som de planlegger å treffe, og om grunnene til å treffe dem.

2. Bestemmelsene i nr. 1 får anvendelse

- a) fra datoen nevnt i artikkel 10 på nye anlegg,
- b) tre år fra datoen nevnt i artikkel 10 på eksisterende anlegg dersom gjennomstrømningsmengden som overføres på en terminal er større enn 50 000 tonn per år,
- c) seks år fra datoen nevnt i artikkel 10 på eksisterende anlegg dersom gjennomstrømningsmengden som overføres på en terminal er større enn 25 000 tonn per år,
- d) ni år fra datoen nevnt i artikkel 10 på alle øvrige eksisterende lagringsanlegg på terminaler.

Artikkel 4

Lasting og lossing av mobile tanker på terminaler

1. Utstyr for lasting og lossing skal konstrueres og brukes i samsvar med de tekniske bestemmelsene i vedlegg II.

Disse bestemmelsene har som formål å redusere det samlede årlige tap av bensin i forbindelse med lasting og lossing av mobile tanker på terminaler til under referanseverdien på 0,005 vektprosent av gjennomstrømningsmengden.

Medlemsstatene kan opprettholde eller pålegge strengere tiltak på hele sitt territorium eller i geografiske områder der det er fastslått at slike tiltak er nødvendige for å beskytte menneskers helse eller miljøet på grunn av spesielle forhold.

Medlemsstatene kan iverksette andre tekniske tiltak for reduksjon av bensintap enn dem fastsatt i vedlegg II dersom det godtgjøres at slike alternative tiltak har minst samme virkning.

Medlemsstatene skal underrette de øvrige medlemsstater og Kommisjonen om gjeldende tiltak eller særlige tiltak nevnt i dette nr. som de planlegger å treffe, og om grunnene til å treffe dem. Kommisjonen skal kontrollere om tiltakene er i samsvar med traktatens bestemmelser og bestemmelsene i dette nr.

Alle terminaler med lasteanlegg for tankbiler skal være utstyrt med minst én lasteinretning som oppfyller spesifikasjonene for bunnfyllingsutstyr fastsatt i vedlegg IV. Spesifikasjonene skal gjennomgås med jevne mellomrom og eventuelt revideres i samsvar med framgangsmåten fastsatt i artikkel 8.

2. Bestemmelsene i nr. 1 får anvendelse

- a) fra datoen nevnt i artikkel 10 på nye terminaler for lasting av tankbiler, tankvogner og/eller fartøyer,
- b) tre år fra datoen nevnt i artikkel 10 på eksisterende terminaler for lasting av tankbiler, tankvogner og/eller fartøyer dersom gjennomstrømningsmengden er større enn 150 000 tonn per år,
- c) seks år fra datoen nevnt i artikkel 10 på eksisterende terminaler for lasting av tankbiler og tankvogner dersom gjennomstrømningsmengden er større enn 25 000 tonn per år,
- d) ni år fra datoen nevnt i artikkel 10 på alle øvrige eksisterende lasteanlegg på terminaler for lasting av tankbiler og tankvogner.

3. Ni år etter datoen nevnt i artikkel 10 skal kravene til bunnfyllingsutstyr fastsatt i vedlegg IV få anvendelse på alle lasteinretninger for tankbiler på alle terminaler, med mindre de er unntatt i henhold til nr. 4.

4. Som unntak får nr. 1 og 3 ikke anvendelse på

- a) eksisterende terminaler med en gjennomstrømningsmengde mindre enn 10 000 tonn per år,
- b) nye terminaler med en gjennomstrømningsmengde mindre enn 5 000 tonn per år plassert på små fjerntliggende øyer.

Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om terminaler som berøres av unntaket, gjennom rapporteringsordningen nevnt i artikkel 9.

5. Kongeriket Spania kan tillate unntak fra fristen fastsatt i nr. 2 bokstav b) med ett år.

Artikkel 5 Mobile tanker

1. Mobile tanker skal konstrueres og brukes i samsvar med følgende bestemmelser:

- a) mobile tanker skal være slik konstruert og brukes på en slik måte at gjenværende damp beholdes i tanken etter lossing av bensin,
- b) mobile tanker hvorfra det leveres bensin til bensinstasjoner og terminaler, skal være slik konstruert og brukes på en slik måte at de mottar og beholder dampretur fra bensinstasjonenes eller terminalenes lagringsanlegg; denne bestemmelsen får anvendelse på tankbiler bare dersom de leverer bensin til bensinstasjoner eller terminaler med anlegg for mellomlagring av damp,
- c) bortsett fra utslipp gjennom overtrykksventilene skal dampen nevnt i bokstav a) og b) beholdes i den mobile tanken til den lastes på en terminal.

Dersom den mobile tanken brukes til andre produkter enn bensin etter at bensin er losset, og i den utstrekning dampgjenvinning eller mellomlagring av damp ikke er mulig, er ventilasjon tillatt i et geografisk område der det ikke er sannsynlig at utslipp vil bidra vesentlig til problemer for helse og miljø,

- d) vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal sikre at tankbiler regelmessig gjennomgår en trykkprøve for å kontrollere om de er tette mot lekkasje av damp, og at det jevnlig kontrolleres om overtrykks- og vakuumentilene på alle mobile tanker virker korrekt.

2. Bestemmelsene i nr. 1 får anvendelse

- a) fra datoen nevnt i artikkel 10 på nye tankbiler, tankvogner og fartøyer,
- b) tre år fra datoen nevnt i artikkel 10 på eksisterende tankvogner og fartøyer dersom de lastes på en terminal som artikkel 4 nr. 1 får anvendelse på,
- c) på eksisterende tankbiler når de er utstyrt for bunnfylling etter modifikasjon i samsvar med spesifikasjonene fastsatt i vedlegg IV.

3. Som unntak får bestemmelsene i nr. 1 bokstav a), b) og c) ikke anvendelse på fordampingsutslipp som stammer fra måling med peilepinne når det gjelder

- a) eksisterende mobile tanker og
- b) nye mobile tanker som tas i bruk innen fire år etter datoen nevnt i artikkel 10.

Artikkel 6 Lasting av lagringsanlegg på bensinstasjoner

1. Lastings- og lagringsutstyr skal konstrueres og brukes i samsvar med de tekniske bestemmelsene i vedlegg III.

Disse bestemmelsene har som formål å redusere det samlede årlige tap av bensin i forbindelse med lasting av lagringsanlegg på bensinstasjoner til under referanseverdien på 0,01 vektprosent av gjennomstrømningsmengden.

Medlemsstatene kan opprettholde eller pålegge strengere tiltak på hele sitt territorium eller i geografiske områder der det er fastslått at slike tiltak er nødvendige for å beskytte menneskers helse eller miljøet på grunn av spesielle forhold.

Medlemsstatene kan iverksette andre tekniske tiltak for reduksjon av bensintap enn dem fastsatt i vedlegg III dersom det godtgjøres at slike alternative tiltak har minst samme virkning.

Medlemsstatene skal underrette de øvrige medlemsstater og Kommisjonen om gjeldende tiltak eller særlige tiltak nevnt i dette nr. som de planlegger å treffe, og om grunnene til å treffe dem.

2. Bestemmelsene i nr. 1 får anvendelse

- a) fra datoen nevnt i artikkel 10 på nye bensinstasjoner,
- b) tre år fra datoen nevnt i artikkel 10 på
 - eksisterende bensinstasjoner med en gjennomstrømningsmengde større enn 1 000 m³ per år,
 - eksisterende bensinstasjoner uansett gjennomstrømningsmengde som er en del av bygninger brukt som permanent bolig eller arbeidsplass,
- c) seks år fra datoen nevnt i artikkel 10 på eksisterende bensinstasjoner med en gjennomstrømningsmengde større enn 500 m³ per år,
- d) ni år fra datoen nevnt i artikkel 10 på alle øvrige bensinstasjoner.

3. Som unntak får nr. 1 og 2 ikke anvendelse på bensinstasjoner med en gjennomstrømningsmengde mindre enn 100 m³ per år.

4. For bensinstasjoner med en gjennomstrømningsmengde mindre enn 500 m³ per år kan medlemsstatene tillate unntak fra kravene i nr. 1 når bensinstasjonen er plassert i et geografisk område eller på et sted der det ikke er sannsynlig at fordampingsutslipp vil bidra vesentlig til problemer for helse og miljø,

Medlemsstatene skal gi Kommisjonen detaljerte opplysninger om områdene der de har til hensikt å tillate slike unntak, gjennom rapporteringsordningen nevnt i artikkel 9, og deretter om alle endringer i disse områdene.

5. Kongeriket Nederland kan tillate at tidsplanen fastsatt i nr. 2 fravikes på følgende vilkår:

- tiltakene som kreves i denne artikkel gjennomføres som ledd i et eksisterende, mer omfattende nasjonalt program for bensinstasjoner som bekjemper ulike miljøproblemer samtidig, som vannforurensning, luftforurensning, grunnforurensning eller forurensning forårsaket av avfall, og som har en strengt oppsatt gjennomføringsplan,
- tidsplanen kan fravikes med høyst to år, da programmet i sin helhet skal avsluttes innen fristen fastsatt i nr. 2 bokstav d),
- Kommisjonen skal underrettes om beslutningen om å fravike tidsplanen fastsatt i nr. 2, herunder om fravikets omfang og varighet.

6. Kongeriket Spania og Republikken Portugal kan tillate at tidsplanen fastsatt i nr. 2 bokstav b) fravikes med ett år.

Artikkel 7 **Endring av vedleggene**

Med unntak av grenseverdiene nevnt i vedlegg II nr. 2 skal endringer som anses nødvendige for tilpasning til den tekniske utvikling av vedleggene til dette direktiv, vedtas i samsvar med framgangsmåten fastsatt i artikkel 8.

Artikkel 8 **Komité**

1. Kommisjonen skal bistås av en komité sammensatt av representanter for medlemsstatene og ledet av Kommisjonens representant.
2. Kommisjonens representant skal framlegge for komiteen et utkast til tiltak som skal treffes. Komiteen skal uttale seg om utkastet innen en frist som lederen kan fastsette etter hvor mye saken haster. Uttalelsen skal avgis med det flertall som er fastsatt i traktatens artikkel 148 nr. 2 for beslutninger som Rådet skal treffe etter forslag fra Kommisjonen. Ved avstemning i komiteen skal stemmer avgitt av medlemsstatenes representanter ha vekt som fastsatt i nevnte artikkel. Lederen skal ikke avgi stemme.
3. Kommisjonen skal vedta de planlagte tiltakene dersom de er i samsvar med komiteens uttalelse.

Dersom de planlagte tiltakene ikke er i samsvar med komiteens uttalelse eller ingen uttalelse er avgitt, skal Kommisjonen omgående framlegge for Rådet et forslag til tiltak som skal treffes. Rådet skal treffe sin beslutning med kvalifisert flertall.

4. Dersom Rådet ikke har truffet sin beslutning innen tre måneder etter at forslaget ble framlagt, skal Kommisjonen vedta de foreslåtte tiltakene.

Artikkel 9 **Kontroll og rapportering**

Rapportene om gjennomføringen av dette direktiv skal utarbeides i samsvar med framgangsmåten fastsatt i artikkel 5 i rådsdirektiv 91/692/EØF av 23. desember 1991 om standardisering og rasjonalisering med hensyn til rapporter om gjennomføring av enkelte miljødirektiver⁽¹⁾. Kommisjonen bør eventuelt vedlegge sin første rapport forslag til endring av dette direktiv, herunder særlig til en utvidelse av virkeområdet til å omfatte kontroll- og gjenvinningsystemer for damp for lasteanlegg og fartøyer.

Artikkel 10 **Gjennomføring i nasjonal lovgivning**

1. Medlemsstatene skal sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, innen 31. desember 1995. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 11 **Sluttbestemmelse**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 20. desember 1994.

For Europarlamentet

K. HÄNSCH

President

For Rådet

K. KINKEL

Formann

(¹) EFT nr. L 377 av 31.12.1991, s. 48.

VEDLEGG I

BESTEMMELSER OMLAGRINGSANLEGG PÅ TERMINALER

1. Tankenes yttervegger og tak over bakkenivå skal være malt i en farge med en samlet strålevarmerefleksjon på 70 % eller høyere. Dette arbeidet må være slik planlagt at det inngår i de alminnelige vedlikeholdsrutinene for tankene over en periode på tre år. Medlemsstatene kan tillate unntak fra denne bestemmelsen når det er påkrevd for beskyttelse av visse naturskjønne områder utpekt av nasjonale myndigheter.

Denne bestemmelse får ikke anvendelse på tanker som er tilknyttet et dampgjenninningsanlegg som er i samsvar med kravene i vedlegg II nr. 2.

2. Tanker med utvendige flytetak skal være utstyrt med en primærtetning til å dekke det sirkelformede rommet mellom tankveggen og flytetakets ytre omkrets og med en sekundærtetning montert over primærtetningen. Tetningene skal være slik konstruert at de tillater en samlet retur av damp på 95 % eller mer i forhold til en sammenliknbar tank med fast tak uten noe dampreturstyr (dvs. en tank med fast tak utstyrt med bare en overtrykks- og vakuumentil).

3. Alle nye lagringsanlegg på terminaler der gjenvinning av damp er påkrevd i henhold til artikkel 4 i direktivet (se vedlegg II), må være enten

- a) tanker med fast tak tilknyttet dampgjenninningsanlegget, i samsvar med bestemmelsene i vedlegg II, eller
 - b) konstruert med et flytetak, utvendig eller innvendig, utstyrt med primær- og sekundærtetninger for å oppfylle driftskravene i nr. 2.
4. Eksisterende tanker med fast tak skal enten
- a) være tilknyttet et dampgjenninningsanlegg, i samsvar med bestemmelsene i vedlegg II, eller
 - b) være utstyrt med et innvendig flytetak utstyrt med en primærtetning som bør være slik konstruert at den tillater en samlet retur av damp på 90 % eller mer i forhold til en sammenliknbar tank med fast tak uten noe dampreturstyr.

5. Bestemmelsene om retur av damp nevnt i nr. 3 og 4 får ikke anvendelse på tanker med fast tak på terminaler der mellomlagring av damp er tillatt i henhold til vedlegg II nr. 1.

VEDLEGG II

BESTEMMELSER OM LASTE- OG LOSSEANLEGG
PÅ TERMINALER

1. Damp som er fortrent i forbindelse med lastning av mobile tanker, skal returneres til et dampgjenvinningsanlegg for gjenvinning på terminalen via en damp tett forbindelsesledning.

Denne bestemmelse får ikke anvendelse på tankbiler med toppfylling så lenge denne lastemetoden er tillatt.

På terminaler der fartøyer lastes med bensin, kan et dampgjenvinningsanlegg erstattes med et dampforbrenningsanlegg dersom gjenvinning av damp er farlig eller teknisk umulig på grunn av mengden av returdampe. Bestemmelsene om utslipp til atmosfæren fra dampgjenvinningsanlegg får anvendelse også på dampforbrenningsanlegg.

Ved terminaler med en gjennomstrømningsmengde mindre enn 25 000 tonn per år kan umiddelbar gjenvinning av damp på terminalen erstattes av mellomlagring av damp.

2. Den gjennomsnittlige dampkonsentrasjon i utslippene fra dampgjenvinningsanlegg, korrigert for fortykning under behandlingen, må ikke overstige 35 g/normalkubikkmeter (Nm³) per time.

For dampgjenvinningsanlegg som er installert før 1. januar 1993, kan Det forente kongeriket tillate at grenseverdien på 35 g/normalkubikkmeter (Nm³) per time, fastsatt i dette vedlegg, fravikes på følgende vilkår:

- anlegget skal overholde en grenseverdi på 50 g/Nm³ per time, målt i samsvar med kravene i dette vedlegg,
- fraviket skal opphøre senest ni år etter datoen nevnt i direktivets artikkel 10,
- Kommisjonen skal underrettes om de enkelte anlegg som omfattes av fraviket, herunder gis opplysninger om deres gjennomstrømningsmengde av bensin og damputslipp.

Vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal sørge for at det fastlegges måle- og analysemetoder og fastsettes hvilken hyppighet målingene og analysene skal ha.

Målingene skal foretas i løpet av en hel virkedag (minst sju timer) med normal gjennomstrømningsmengde.

Målingene kan være kontinuerlige eller stikkprøvemålinger. Dersom det benyttes stikkprøvemålinger, skal det foretas minst fire målinger per time.

De samlede målefeil som skyldes utstyret, kalibreringsgassen og metoden som er brukt, må ikke overskride 10 % av den målte verdi.

Utstyret som brukes, må kunne måle konsentrasjoner på minst 3 g/Nm³.

Nøyaktigheten skal være på minst 95 % av den målte verdi.

3. Vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal sørge for at koplingslanger og rør kontrolleres jevnlig med tanke på å oppdage lekkasjer.

4. Vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal sørge for at lastingen stanses ved lasteinnetningen ved damp lekkasje. Det nødvendige utstyr for slik avstenging skal monteres på lasteinnetningen.

5. Når toppfylling av mobile tanker er tillatt, må lastearmens munning holdes nær bunnen av tanken for å unngå sprut.

VEDLEGG III

BESTEMMELSER OM LASTE- OG LAGRINGSANLEGG PÅ BENSINSTASJONER OG TERMINALER DER DAMP BLIR MELLOMLAGRET

Damp som fortreges ved lastning av bensin i lagringsanlegg på bensinstasjoner og i tanker med fast tak for mellomlagring av damp, må returneres til den mobile tanken hvorfra bensinen leveres, gjennom en damp tett forbindelsesledning. Lasting kan ikke foretas før innretningene er på riktig plass og virker korrekt.

VEDLEGG IV

SPESIFIKASJONER FOR BUNNFYLLING, DAMPRETUR OG OVERFYLLINGSVERN FOR EUROPEISKE TANKBILER

1. Koplinger

1.1. Væskekoplingen på lastearmen skal være en hunnkopling som passer til et firetommers (101,6 mm) API-overgangsstykke plassert på kjøretøyet, definert i

- API RECOMMENDED PRACTICE 1004
SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988

Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles (Section 2.1.1.1 - Type of Adapter used for Bottom Loading).

1.2. Dampreturkoplingen på lasteinnetningens dampreturslange skal være en hunnkopling med kam og not som passer til et firetommers (101,6 mm) API-overgangsstykke plassert på kjøretøyet, definert i

- API RECOMMENDED PRACTICE 1004
SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988

Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles (Section 4.1.1.2 - Vapour Recovery Adapter).

2. Lastevilkår

2.1. Normal fyllerhastighet skal være 2 300 liter per minutt (høyst 2 500 liter per minutt) for hver lastearm.

2.2. Når gjennomstrømningsmengden på terminalen er på det største, kan lasteinnetningens dampretursystem, herunder eventuelt dampgjenvinningsanlegget, skape et høyeste mottrykk på 55 millibar på dampreturkoplingens «kjøretøyside».

2.3. Alle kjøretøyer godkjent for bunnfylling skal være utstyrt med en merkeplate som angir det høyeste tillatte antall lastearmer som kan brukes samtidig, slik at lekkasje av damp unngås fra tankseksjonenes P- og V-ventiler ved et mottrykk i systemet på høyst 55 millibar, som angitt i nr. 2.2.

3. Kopling av kjøretøyets jording og overflyllingskontroll

Lasteinnetningen skal være utstyrt med en kontrollenhet for overflyllingsvern som ved tilkopling til kjøretøyet skal gi et funksjonssikkert startsignal for lastning, forutsatt at ingen av tankrommenes overflyllingsfølere registrerer et høyt nivå.

- 3.1. Kjøretøyet skal tilkoples lasteinnetningens kontrollenhet via en tipolet standard elektrisk kopling. Hannkoplingen skal plasseres på kjøretøyet og hunnkoplingen festes til en bøyeleg kabel tilkopleet lasteinnetningens kontrollenhet.
- 3.2. Følerne for høyt nivå plassert på kjøretøyet skal være enten toleders termistorfølere, toleders optiske følere, femleders optiske følere eller et tilsvarende sammenliknbart system, på det vilkår at systemet er funksjonssikkert (NB: termistorene må ha en negativ temperaturkoeffisient).
- 3.3. Lasteinnetningens kontrollenhet skal passe til både toleder- og femledersystemer på kjøretøyer.
- 3.4. Kjøretøyet skal forbindes med lasteinnetningen via overfyllingsfølernes felles returledning, som skal tilkoples leder nr. 10 på hannkoplingen via kjøretøyet karosseri. Leder nr. 10 på hunnkoplingen skal tilkoples huset til kontrollenheten, som skal tilkoples lasteinnetningens jording.
- 3.5. Alle kjøretøyer godkjent for bunnfylling skal være utstyrt med en merkeplate (nr. 2.3) som angir hvilken type overfyllingsføler som er montert (det vil si toleders eller femleders følere).

4. Plasseringen av tilkoplingene

- 4.1. Lasteinnetningens laste- og dampreturstyr skal være konstruert på grunnlag av kjøretøyets område for tilkoplinger.
 - 4.1.1. Høyden på væskekoplingenes midtlinje skal være høyst 1,4 meter (tom) og minst 0,5 meter (full) med en ønskelig høyde på mellom 0,7 og 1 meter.
 - 4.1.2. Koplingenes horisontale innbyrdes avstand skal ikke være mindre enn 0,25 meter (minste ønskelige avstand er 0,3 meter).
 - 4.1.3. Alle væskekoplinger skal plasseres innenfor et område som ikke overstiger 2,5 meter i lengde.
 - 4.1.4. Dampreturkoplingen bør plasseres fortrinnsvis til høyre for væskekoplingene og i en høyde på høyst 1,5 meter (tom) og minst 0,5 meter (full).
- 4.2. Jordings-/overfyllingskoplingen skal plasseres til høyre for væske- og dampreturkoplingene og i en høyde på høyst 1,5 meter (tom) og minst 0,5 meter (full).
- 4.3. Nevnte koplingssystem skal plasseres på bare én side av kjøretøyet.

5. Forriglingsutstyr

5.1. Jording/overfyllingskontroll

Lasting skal ikke tillates med mindre den kombinerte jordings-/overfyllingskontrollenheten har gitt signal for dette.

Ved overfylling eller tap av kjøretøyets jording skal lasteinnetningens kontrollenhet lukke lasteinnetningens kontrollventil.

5.2. Dampreturkontroll

Lasting skal ikke tillates med mindre dampreturslangen er tilkopleet kjøretøyet og den fortrenge dampen uhindret kan passere fra kjøretøyet til anleggets dampretursystem.